

²⁴ Во всяком случае, в том виде, в котором легенда отразилась в ранних редакциях «Сказания о князьях владимирских», речь шла только о генеалогии, более того, там даже не упоминается само имя варягов (См.: *Дмитриева Р. П.* Сказание о князьях владимирских. М.; Л., 1955. С. 174–175).

²⁵ См.: ПСРЛ. СПб., 1910. Т. 23. Ермолинская летопись. С. 2–3; ПСРЛ. СПб., 1889. Т. 16. Летописный сборник, именуемый летописью Авраамки. Стб. 35; ПСРЛ. СПб., 1911. Т. 22. Ч. 1. Русский Хронограф редакции 1512 г. С. 349.

²⁶ См.: *Mechovius M.* Chronica Polonorum. Chrasovia, 1521. P. XVII; *Щавелева Н. И.* Древняя Русь в «Польской истории» Яна Длугоша... С. 226.

²⁷ ПСРЛ. СПб., 1851. Т. 5. Псковские и Софийские летописи. С. 88; ПСРЛ. М.; Л., 1949. Т. 25. Московский летописный свод конца XV в. С. 340.

²⁸ ПСРЛ. М.; Л., 1949. Т. 25. С. 340.

²⁹ ПСРЛ. СПб., 1863. Т. 15. Стб. 30.

³⁰ ПСРЛ. СПб., 1910. Т. 20. Ч. 1. С. 43.

³¹ ПСРЛ. СПб., 1914. Т. 22. Ч. 2. С. 150.

³² См.: *Дмитриева Р. П.* Сказание о князьях владимирских... М.; Л., 1955.

³³ Повесть временных лет. С. 16.

³⁴ См.: ПСРЛ. СПб., 1910. Т. 23. Ермолинская летопись. С. 2–3; ПСРЛ. СПб., 1889. Т. 16. Летописный сборник, именуемый летописью Авраамки. Стб. 35; ПСРЛ. СПб., 1911. Т. 22. Ч. 1. Русский Хронограф редакции 1512 г. С. 349.

³⁵ См.: ПСРЛ. Т. VII. С. 262, 268.

³⁶ ПСРЛ. Т. II. С. 236.

³⁷ Там же. С. 236.

³⁸ *Сафонович Ф.* Хроника с летописцев стародавних. URL: <http://litopys.org.ua/sofon/sof10.htm> (дата обращения к ресурсу 20.10.2010). Здесь следует обратить внимание на подчеркивание роли князя в передаче имени.

³⁹ Синопис. С. 55, 57.

⁴⁰ См.: *Ломоносов М. В.* Полное собрание сочинений. Т. 6. С. 49; *Миллер Г. Ф.* О происхождении имени и народа Российского...; *Шлецер А. Л.* Нестор...

Е. В. Вершинин, Г. П. Визгалов

КОЧ: ИЗ ИСТОРИИ СЕВЕРНОГО РУССКОГО СУДОСТРОЕНИЯ XVI–XVIII вв.

Русское традиционное судостроение допетровской эпохи – не очень популярная тема у историков. Это объясняется отчасти состоянием источников (разные виды судов имеют в лучшем случае только словесные описания, никаких чертежей или реалистичных рисунков не было), а отчасти – оригинальностью судовой терминологии, которая до сих пор в полном виде не поддается расшифровке. Между тем, Россию средних веков и раннего нового времени с полным правом можно назвать речной цивилизацией, в которой водные коммуникации и соответствующие средства передвижения играли незаменимую роль.

В ряду своих многообразных нововведений Петр I, естественно, не

забыл и судостроение. Мы не имеем здесь ввиду создание военно-морского флота, о чем написано много и подробно. Намного меньше существует работ об организации в XVIII в. на Белом море и Балтике торгового флота («новоманерных» морских кораблей)¹. И почти нет работ о судьбах традиционного морского и речного судостроения после грозных указов Петра I, запрещающих строительство «староманерных» типов судов. Авторы данной статьи решили обратить внимание на некоторые спорные вопросы, связанные с кочем – одним из самых распространенных судов допетровского времени, – и вместе с тем внести коррективы в существующие мнения исследователей (в том числе и в свои собственные)².

Коч, начиная с этимологии самого слова, – одно из самых загадочных судов допетровской эпохи. Это судно использовалось для морского прибрежного плавания в северных морях с заходом в реки. Ареал маршрутов плаваний на кочах для XVII в. весьма широк: Белое, Баренцево и Карское моря, в Сибири – Иртыш, Обь, Обская губа, Енисей, побережье и реки севера Якутии, Охотское море. Письменные источники XVII в. однозначно свидетельствуют, что коч – это одномачтовое судно с одним прямым парусом, на котором в добавление к парусу могли ставиться весла.

М. И. Белов, первый серьезный исследователь коча, указывал на две конструктивные особенности этого судна. Первая отмеченная им особенность привела ученого к убеждению, что ему удалось установить этимологию самого названия судна. В Архангельском областном архиве М. И. Белову удалось обнаружить документ – челобитную холмогорского промышленника Пантелея Орлова, ходившего в конце XVII в. для промыслов на Новую Землю. Орлов жаловался, что во время зимовки на Новой Земле на его становище напала соседняя артель промышленников. Она, явившись ночью, «изрубила коцу, то ж – шубу льдяну», вследствие чего Пантелей и его товарищи опасались на обратном пути потерять судно³. На основании этого документа М. И. Белов сделал вывод: «Следовательно, название поморского корабля – коча – генетически связано с его важнейшим конструктивным приспособлением – «шубой льдяной», т. е. второй ледовой обшивкой, расположенной в районе ватерлинии»⁴. Авторитет М. И. Белова был таков, что долгое время все те немногие исследователи, кто занимался данной темой, безоговорочно принимали это положение⁵. Однако, если само содержание документа невозможно оспорить, то его интерпретация М. И. Беловым вызывает сомнения. Ученый уверенно заявил (без ссылок на работы лингвистов), что слово «коч» произошло от слова «коца», «которое закрепилось в Новгородской земле за любой ледовой защитой, в том числе саней, лыж и судов»⁶. Указав на отсутствие ссылки, попутно заметим, что совсем непонятно, зачем нужна какая-то ледовая защита для саней и лыж, предназначенных для передвижения по снегу.

Лишь недавно О. В. Овсянников подверг сомнениям выводы М. И. Белова по поводу «коцы». Он правильно подметил, что во всех других документах о кочах никакой «коцы – шубы ледяной» не упоминается. Таким образом, это известие уникально, а другими словами – окказионально (связано только с конкретным случаем). Критик М. И. Белова, отвергнув положение о второй бортовой обшивке, сам пошел по ложному пути. Вот что пишет О. В. Овсянников: «По всей вероятности, судно, имея повреждения, добралось до берега благодаря тому, что обледенело, а когда своеобразный ледяной «пластырь» растаял, то выйти в море, конечно, уже было невозможно»⁷. Охарактеризовав идею М. И. Белова о «шубе ледяной» – второй бортовой обшивке – как недоразумение, О. В. Овсянников тут же создал другое недоразумение. Очевидно, что ученый взял сведения об истории с Пантелеем Орловым только из их совместной с М. И. Беловым книги «Мангазея» (1980 г.). А в ней последний почему-то умолчал об обстоятельствах разрушения пресловутой коцы. О. В. Овсянников же проигнорировал книгу М. И. Белова «Подвиг Семена Дежнева» (1973 г.), где челобитная Орлова изложена более подробно. Так что наличие на коче «ледяного пластыря» – тоже недоразумение.

Мы предлагаем свою интерпретацию челобитной Пантелея Орлова и исходим при этом из того, что нашим предкам не было чуждо образное выражение мыслей. Обратимся к словарю В. И. Даля, в котором сказано: «Кочь и коць, старинная верхняя одежда, род плаща, епанчи»⁸. Пантелей со своими товарищами зимовали на Новой Земле, и коч, естественно, был выгашен на берег. Мы уверены, что он был укрыт (со снятой мачтой) каким-то плотным материалом (полотном), как раз в целях сохранения от обледенения, занесения снегом и т. п.⁹ Вот эту «накидку» (коцу) и «изрубили» (очевидно, что она обледенела) промышленники-конкуренты. Мы согласны с О. В. Овсянниковым, что никакой второй бортовой обшивки на кочах не могло быть. Таким образом, одной особенностью конструкции коча, выведенной М. И. Беловым, просто не существовало.

Другой особенностью коча М. И. Белов считал яйцеобразную форму его корпуса, которая позволяла судну при сжатии льдинами «выжиматься» на лед. И далее в тексте М. И. Белова следует неожиданный пассаж: «За эту особенность голландский географ и этнограф Николай Витсен назвал мангазейские кочи “круглыми судами”»¹⁰. Между тем, в русских письменных источниках ничего не говорится об округлой форме коча; «яйцеобразность» корпуса коча М. И. Белов как раз и вывел из характеристики Витсена. На чем же основывал свое мнение сам голландский ученый? В 1664–1665 гг. Витсен посетил Москву в составе посольства, однако ни на Белом море, ни тем более в Сибири он не был. Есть все основания считать, что Витсен, создавая свой труд о северных частях

России, позаимствовал характеристику коча у известного славянского ученого Юрия Крижанича, который в 1661–1676 гг. находился в ссылке в Тобольске. В 1680 г., уже за пределами России, Крижанич закончил свое сочинение о Сибири на латинском языке. Этот труд вызвал интерес в Европе, и дотошный Витсен не мог не ознакомиться с ним. Именно в сочинении Крижанича кочи названы «круглыми кораблями», а он имел возможность неоднократно видеть их в Тобольске.

Почему же Крижанич назвал кочи «круглыми кораблями»? Мы можем предложить две версии ответа, которые нисколько не противоречат друг другу. Если заглянуть в специальные работы по истории европейского судостроения, то можно обнаружить такой факт: со времен античности военные корабли назывались «длинными», а торговые и грузовые – «круглыми»; эта терминологическая традиция прошла через все средневековье¹¹. Крижанич, как известно, был человеком весьма образованным, много путешествовал и одно время учился в Италии.

Второе соображение выводит нас опять на загадочную этимологию слова «коч». Если не считать «коцы» и «кочана», то из древнерусского языка «коч» не этимологизируется. Зато в морях Северной Европы несколько столетий одним из самых распространенных судов был когг. В письменных источниках когг впервые упоминается в середине X в. (Фрисландия). Этимология этого слова довольно прозрачна. При некоторой разнице в произношении оно существовало во фризском (*coske*), голландском (*kog, kogge*), древне- и средненемецких языках (*kuggon, koske*); означало это слово одно и то же – «кривой, изогнутый». А. Б. Снисаренко делает вывод, что «когг получил свое имя за сходство корпуса с формой выпуклого сосуда»¹².

Мы допускаем, что беломорский «коч» может восходить к североевропейскому коггу, в пользу чего свидетельствует полная типологическая схожесть судов. Одномачтовый когг с одним парусом был наиболее распространен в Северной Европе в XIII–XV вв.¹³ Он являлся основным судном союза немецких городов – Ганзы, которая вела активную торговлю с Новгородом Великим. Основные черты типологической схожести когга и коча заключаются в следующем: и тот, и другой – палубное одномачтовое судно с выпуклыми бортами; оба предназначены как для морских, так и для речных плаваний. Имелись, конечно, и различия. Например, знаменитый бременский когг (его останки нашли в 1962 г. на берегу р. Вессер недалеко от Бремена, датирован примерно 1380 г.) имел размерения: длина 23,5 м, ширина от 6 до 7 м, высота бортов 3,5 м; грузоподъемность судна – около 115 тонн. В дальнейшем тоннаж и размеры коггов увеличивались. Сибирский коч, построенный в Тюмени в 1640-х гг., имел размерения: длина 21,5 м; ширина не указана, но она обычно соотносилась с

длиной в пропорции 1:3. Парус мог быть очень большим – до 16 м в высоту, почти квадратный. Грузоподъемность коча тюменской постройки достигала 40 т.

Пути и механизмы культурных диффузий в эпоху средневековья порой непроницаемы для взгляда историка и ставят его перед дилеммой: прямое заимствование или простое совпадение? В ряду наших сопоставлений надо отметить интересный факт. В XIII–XIV вв. в Англии строили раундшип («круглое судно»), которое было предназначено для прибрежных и речных плаваний. Именно на раундшипе был впервые применен навесной руль с пером. Как и на коче, выходить в открытое море на этом судне было рискованно¹⁴. Суда одного типа на северных морях могли порождаться схожестью географических условий и задач мореплавания, но, как кажется в случае с кочем, необходимо пристально изучать факты технического и терминологического заимствований.

Русский коч XVI–XVII вв. имел клинкерную обшивку бортов (внакрой, а не вгладь). Этот вывод совершенно не очевиден из известных письменных источников данного времени, и потому необходимо обосновать наше мнение. В 1685 г. верхотурский воевода, которому пришло распоряжение от тобольского воеводы построить 4 каюка (длинной 6 и 5 сажень, шириной в 5 и 6 аршин), отвечал последнему со ссылкой на мнение судовых мастеров: «А каюков, господине, в ту меру подрядить немочно... И на такой де длине столь широко шитиков и по-дощаничному не делают, потому что де от нижней матицы косые доски приводить нельзя. И о тех каюках, в какову меру делать, шитики ль или по-дощаничному, что ты, господине, укажешь?»¹⁵ Шитики – это суда, бортовые доски которых, налагающиеся друг на друга, сшивались вицей; дощаники – суда с обшивкой вгладь, когда верхняя бортовая доска вплотную прилегала к нижней (доски крепились при помощи выгесанных заранее шипов и железных скоб, соединяющих две доски). Таким образом, наш источник определенно указывает на два способа бортовой обшивки. Другой источник, созданный в Архангельске в 1733 г. (о нем речь ниже), содержит такое выражение, как «шитые кочи». Клинкерный способ обшивки опять же уводит нас к приемам судостроения средневековой Северной Европы, откуда они попали в Великий Новгород. П. Ю. Черносвитов считает, что и ластовое уплотнение швов пришло на рубеже XII–XIII вв. в Новгород из северо-немецкой традиции¹⁶.

Исследователи согласны в том, что кочи строились в Поморье уже в XVI в., но письменные источники не дают возможности выяснить, с какого точно времени. Ввиду этого интересно задаться более скромным вопросом: когда впервые слово «коч» упоминается в сохранившихся источ-

никах? Наши поиски привели к тому же источнику, что и в свое время В. В. Мавродина¹⁷. Из известных документов это слово впервые звучит в переводе на английский язык русского письма 1584 г. Как известно, с 1553 г. англичане нашли путь вокруг Скандинавского полуострова в устье Северной Двины. В Лондоне была создана торговая Московская компания, английские купцы зачастили в Россию. Один из них, Энтони Марш, пытался за спиной своей компании заняться торговлей в Сибири. Он установил деловые контакты с промышленниками-поморами, знавшими пути в низовья Оби. Поморы в письменном виде (21 февраля 1584 г.) сообщили Маршу, что готовы отправиться на Обь, для чего им надо снарядить два коча (two Cochimaes), на каждом из которых находилось бы по 10 человек¹⁸.

От 2-ой половины XVI в. остались записки английских мореплавателей, ходивших к устью Северной Двины. Любопытно отметить, что англичане не отметили на Белом море такой тип судна, как коч. Из оригинальных названий русских судов им были известны речные насады и дощаники, а из морских – ладья¹⁹. До сих пор неясно, в чем состояла разница между морской ладьей и кочем, поскольку типологически они похожи. Ладьи были оснащены одной мачтой с парусом, могли иметь до 10 пар весел и команду до 30 человек. Стоит обратить внимание на слова тобольского воеводы П. И. Годунова (конец 1660-х гг.), который сравнивал условия хранения зимой ладей в Поморье и кочей в Сибири: «А в морских, великие государи, ходех лодьи тем же делом, что и кочи, которые ходят с Колмогор и от города Архангельского и с Онежского устья на море на промысл»²⁰. Интересно одно выражение, которое встретилось М. И. Белову в документах Соловецкого монастыря: в 1704 г. монастырь приобрел «онежскую тесовую кочневую лодью»²¹. Может, разница заключалась в способе обшивки бортов (коч – внакрой, лодья – вгладь)?

Наши знания о кочах вообще были бы скудными, если бы не освоение Сибири, в котором выходцы из Поморья играли огромную роль. Самый ранний на русском языке документ, где присутствует слово «коч» – царская грамота будущим верхотурским воеводам от 1597 г. Им указывалось, наряду с постройкой городских укреплений Верхотурья, сделать «три кочи» для похода ратных людей «в Мунгазею», причем подчеркнуто, что кочи предназначены «для морского ходу»²².

В. Ф. Старков попытался создать типологию кочей XVI–XVII вв. на основе письменных, археологических и графических источников, исходя при этом из задач поморского мореплавания, которое совершалось по разным маршрутам. В основу типологии ученый положил свидетельство мангазейских промышленных людей (1617 г.), которые говорили о «больших

и малых кочах»²³. Малые кочи предназначались для каботажного и речного плаваний с использованием системы волоков. Большие кочи В. Ф. Старков делит на новоземельский, верхотурский (плавания по Иртышу, Оби, Обской губе и Тазу до Мангазеи) и грумантский коч (промысловые походы на Шпицберген)²⁴. Для читателя, мало знакомого с предметом, эта типология может показаться убедительной. Между тем, письменные источники конца XVI–XVII в. дают лишь следующие сведения о маршрутах плаваний кочей. Из Поморья ходили в Обскую губу и Мангазею на малых кочах (до 1619 г.), используя два волоковых пути: через среднюю часть полуострова Ямал и по системе рек Северного Урала. С конца XVI в. казенные кочи строились в Верхотурском уезде; не позднее 1624 г. их строительство было перенесено в Тюмень²⁵. Вернее было бы назвать эти кочи просто западносибирскими. Выражение «новоземельский промышленный коч» зафиксировано в Поморье в документах конца XVII в. Коч грумантский, как и введенный В. Ф. Старковым термин «грумаланский морской ход», источникам вообще неизвестны. По логике рассуждений В. Ф. Старкова, можно было бы выделить «большой якутский коч» (расцвет мореплавания на кочах в Северо-Восточной Якутии приходится на 1640–80-е гг.).

С 1714 г. появляется серия указов Петра I о запрещении строительства «староманерных» судов, как морских, так и речных. Указом от 28 декабря 1714 г. архангелогородскому вице-губернатору предписывалось: «объявите всем промышленникам, которые ходят на море для промыслов своих на лодьях и кочах, дабы они вместо оных судов делали морские суда: галиоты, гукоры, каты, флейты». Разрешалось ходить на старых судах только 2–3 года, в дальнейшем вновь построенные ладьи и кочи подлежали конфискации²⁶. В 1719 г. последовал новый указ, содержащий запрет на «старые» суда («лодья, карбасы, соймы, качи и прочия»). За нарушение указа следовали жесткие санкции: суда надлежало изрубить, а их владельцев ссылали на каторгу²⁷. Если проанализировать указы Петра I о речном и морском судостроении, становится ясным, в чем царь видел различие между «староманерными» и «новоманерными» судами: его категорически не устраивало использование традиционного способа уплотнения швов конопатными скобами. Запрещая применение скоб, Петр I писал: «Ибо прежние суды скобками делались для того, понеже в сырых досках конопать держатца не может, но когда разсохнетса, выпадывает — того ради, чаю, сей дурацкой способ выдумали»²⁸.

Только в 1749 г. указом от Сената жителям Поморья было разрешено вновь строить «староманерные» суда. Но за этот период случился один эпизод, когда адмиралтейство отступило от указов Петра I. Речь идет о постройке судов для одного из отрядов Великой Северной экспедиции.

Двинско-Обской отряд имел задачу пройти морским путем от Архангельска в Обскую губу, обогнув п-в Ямал. 28 декабря 1732 г. Адмиралтейство указало начальнику Архангельского порта построить для экспедиции «судно легкое дубель-шлюпку или иное какое заблагоразсудят, дабы ото льду пропасть не могло». Было принято решение о постройке двух судов, для чего опросили местных кормщиков и корабелов. Кормщик Дмитрий Откупщиков (возраст 80 лет) высказался в пользу кочей: «для осмотру берега, где имеются неизвестные и безопасные места, судами быть вышеупомянутым шитым кочам, только верху дек укрепить, как у регулярных морских судов крепится, того ради, что оные кочи против регулярных судов легче». Далее Откупщиков указывал: когда «льдами суда затирает, то лутчее спасение судам получают тем, что вышед на лед и тягами судно вынимают»²⁹. Вспомним распространенное мнение об особой яйцеобразной форме корпуса коча, благодаря которой он «выжимался» на лед. Никакое судно, затертое льдами, само по себе на лед не выскочит. Речь идет о возможности вытащить коч на лед неповрежденным, чему способствовали его легкость и, возможно, конструктивные особенности дна судна.

К 4 октября 1733 г. уже нашлись подрядчики на строительство «двух мелководных судна шитых» – Федор и Тимофей Кармакуловы, крестьяне с Пинеги. Кочи для экспедиции были построены с подачи архангельского жителя кормщика Никиты Шестакова. Размещения кочей, названных «Экспедицион» и «Обь», были такими: длина 19,5 м; ширина 7,5 м; глубина от киля до палубы – чуть более 2 м. Суды были обшиты «самою крепкою ладейною вицею».

Борьба Петра I со скобками (по крайней мере, в Поморье), увенчалась успехом. В документах о строительстве этих 2-х кочей при перечислении железных деталей скобы отсутствуют (названы болты, гвозди, заклепочные кольца)³⁰. В течение двух навигаций кочи пытались обогнуть п-ов Ямал. Уже после первого плавания лейтенант Муравьев доносил в Адмиралтейство, что кочи лавировать не умеют (в штиль шли или «способным течением», или буксиром). Вместо кочей в Архангельске построили две дубель-шлюпки. На них в 1737 г. лейтенант Малыгин наконец-то и обогнул Ямал.

Тем самым был подписан приговор кочам. Эти традиционные суда действительно боялись открытого моря («голомени»). С конца XVIII в. в Поморье вернулись к «староманерным» судам, хотя уже использовался и европейский опыт судостроения. В XIX в. известна поморская кочмара, но она имела 3 мачты и по сравнению с большим кочем меньшие размеры и грузоподъемность³¹. Ее связь с историческим кочем еще не выяснена.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ См., напр.: *Ретин Н. Н.* Коммерческое судостроение в России в конце XVII – первой половине XVIII в. // Вопросы истории. 1978. № 1. С. 43–54; *Брызгалов В. В.* Строительство западноевропейских судов в Поморье (первая половина XVIII в.) // Нидерланды и северная Россия. СПб., 2003. С. 235–249.

² О практике строительства кочей и плаваниях на них см.: *Белов М. И.* Арктические плавания и устройство русских морских судов в XVII веке // Исторический памятник русского арктического мореплавания XVII века. Л.; М., 1951. С. 63–80; *Белов М. И.* Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX в. М., 1956. С. 188–215; *Вершинин Е. В.* Дошаник и коч в Западной Сибири (XVII в.) // Проблемы истории России. Вып. 4: Евразийское пограничье. Екатеринбург, 2001. С. 100–131; *Вершинин Е. В.* Коч и русское освоение Западной Сибири (конец XVI–XVII в.) // Полярный архив. М., 2003. Т. 1. С. 81–109; *Дубровин Г. Е., Околоков А. В., Старков В. Ф., Черносивов П. Ю.* История северорусского судостроения. СПб., 2001. С. 204–235; *Ясински М. Э., Овсянников О. В.* Пустозерск. Русский город в Арктике. СПб., 2003. С. 265–272.

³ *Белов М. И.* Подвиг Семена Дежнева. М., 1973. С. 15.

⁴ *Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф.* Мангазея. Мангазейский морской ход. М., 1980. С. 116.

⁵ Это мнение разделял в свое время и один из авторов статьи: *Вершинин Е. В.* Коч и русское освоение Западной Сибири... С. 103.

⁶ *Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф.* Мангазея... С. 116.

⁷ *Ясински М. Э., Овсянников О. В.* Пустозерск... С. 269.

⁸ *Даль В. И.* Толковый словарь живого великорусского языка. М., 2008. Т. 2. С. 180.

⁹ Скандинавы эпохи викингов, будучи дома, зимой хранили свои корабли в специальных сараях, а в походах на зимовке в северных широтах вытаскивали суда на берег и покрывали шкурами животных (вероятно, оленьими). В книге Н. Витсена «Северная и Восточная Татария» (Амстердам, 1692 г.) есть гравюра «Охота на тюленей зимой», где ясно видны два судна, вытасканные на лед и укрытые материалом таким образом, что палуба судна и покрытие образовывали своего рода палатку. Гравюра не раз воспроизводилась в русских изданиях, хотя сам труд Витсена до сих пор на русском языке не издан. Указанный рисунок есть, например, в книге: *Никитин Н. И.* Землепроходец Семен Дежнев и его время. М., 1999. С. 58.

¹⁰ *Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф.* Мангазея... С. 116.

¹¹ *Снисаренко А. Б.* Рыцари удачи. Хроники европейских морей. СПб., 1991. С. 141.

¹² *Снисаренко А. Б.* Рыцари удачи... С. 156.

¹³ Реконструкции когга с пояснениями см.: *Снисаренко А. Б.* Рыцари удачи. С. 299–301; Парусники. Малая энциклопедия. Минск, 1996. С. 114–117; *Штенцель А.* История войн на море. М., 2002. Т. 1. С. 494. В книге А. Штенцеля содержатся печати XIII–XIV вв. немецких городов с изображениями, как считается, одномачтовых коггов (с. 488).

¹⁴ Парусники... С. 112–113.

¹⁵ РГАДА. Ф. 1111. Оп. 2. Д. 325. Л. 49–50.

¹⁶ *Дубровин Г. Е., Околоков А. В., Старков В. Ф., Черносивов П. Ю.* История северорусского судостроения... С. 361. Ласты – клинообразные в сечении

деревянные планки, которые прижимали конопать, проложенную в щелях между двумя бортовыми досками. Крепились к доскам П-образными железными скобами. Клинкерный способ обшивки кочей подтверждают и находки бортовых досок в Мангазее (Ясински М. Э., Овсянников О. В. Пустозерск... С. 270–271; Визгалов Г. П., Пархимович С. Г. Мангазя: новые археологические исследования. Екатеринбург; Нефтеюганск, 2008. С. 74, 221).

¹⁷ Мавродин В. В. К вопросу о судах Русского Севера с древнейших времен до XVI века // Ученые записки Карело-Финского педагогического ин-та. Сер. общ. наук. 1955. Т. II. Вып. 1. С. 85.

¹⁸ Алексеев М. П. Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и писателей. Иркутск, 1932. Т. 1. С. 186–188.

¹⁹ Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке. Л., 1937. С. 100–101, 107.

²⁰ Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века. М., 1951. С. 84.

²¹ Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX в. С. 192.

²² СПбФ АРАН. Ф. 21. Оп. 4. Д. 2. Л. 17.

²³ РИБ. СПб., 1875. Т. 2. Стб. 1062, 1065.

²⁴ Дубровин Г. Е., О कोरोков А. В., Старков В. Ф., Черношвитов П. Ю. История северорусского судостроения. С. 194–268; Старков В. Ф. Очерки истории освоения Арктики. Т. II. Россия и Северо-Восточный проход. М., 2001. С. 53–58.

²⁵ Вершинин Е. В. Дощаник и коч в Западной Сибири (XVII в.)... С. 106–107.

²⁶ Цит. по: Брызгалов В. В. Строительство западноевропейских судов в Поморье... С. 235.

²⁷ ПСЗ. СПб., 1830. Т. V. № 3323. С. 678–679.

²⁸ РГАДА. Ф. 248. Оп. 1. Кн. 693. Л. 135.

²⁹ Кошечкин Б. И. Боже, дай нам ветра: кемские полярные мореходы. Петро-заводск, 1992. С. 162.

³⁰ РГА ВМФ. Ф. 330. Оп. 1. Д. 611. Л. 43 об., 52–52 об.

³¹ Богославский П. А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб., 1859. С. 41–42.

С. В. Туров

**КОДИНСКИЙ СВЯТО-ТРОИЦКИЙ МОНАСТЫРЬ:
ИСТОРИЯ АРХИТЕКТУРНОГО ВОПЛОЩЕНИЯ И СТЯЖАНИЯ
РЕЛИКВИЙ**

Кодинский (Кодский, Кондинский) монастырь на протяжении почти 250 лет являлся значимым центром православия в Северном Зауралье. Обитель стояла на земле древней Коды. Хантыйское Кодское княжество в конце XVI в. простиралось на Оби, от нынешнего с. Белогорского до Березова. Во время зимнего обского похода 1583 г. ермаковых казаков «большой» кодский князь Алач (Алачей) вступил в союз с русскими. И надо